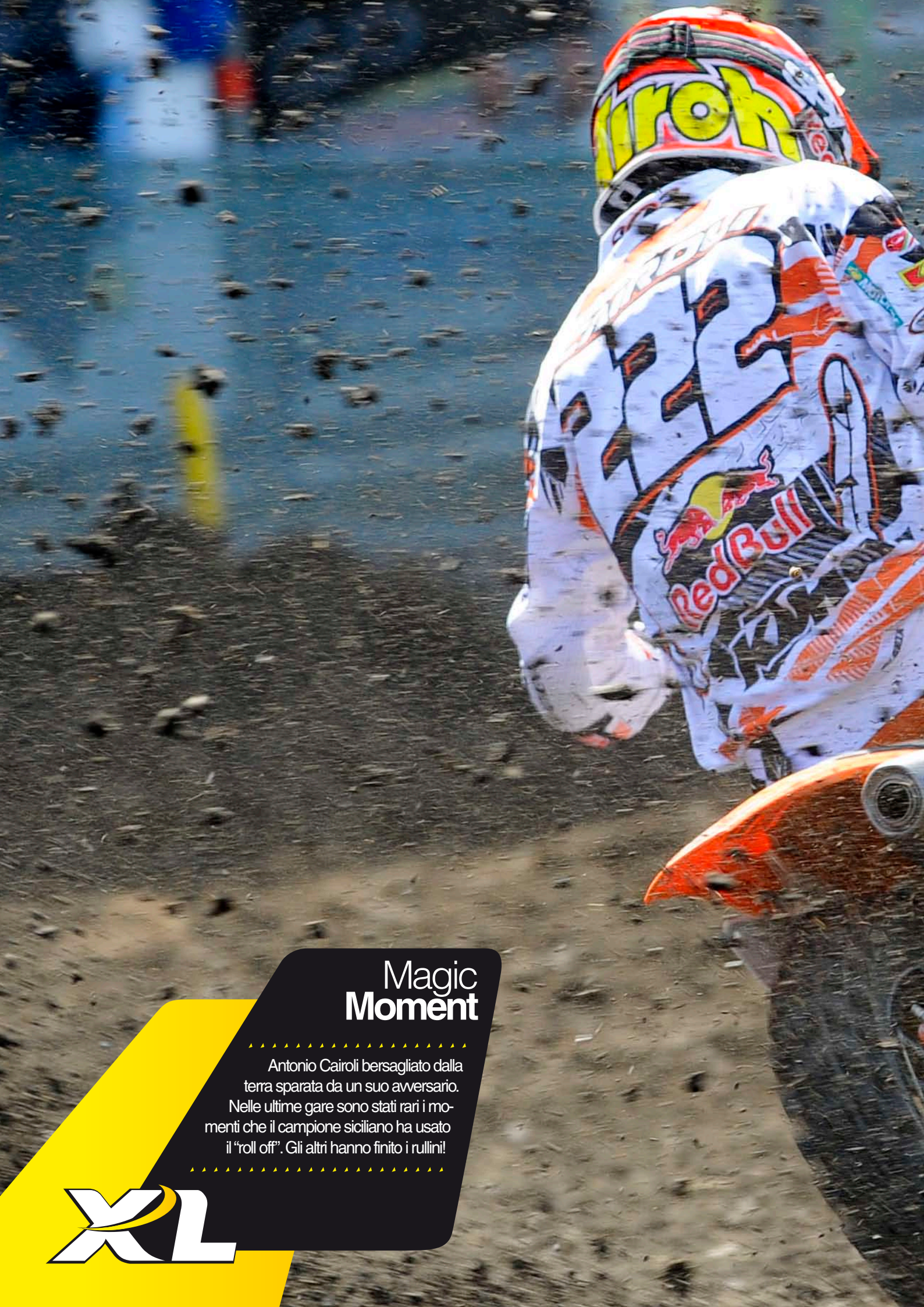
//01//12

NUMERO UNO

Ultra CELL™

XL motocross web magazine

INDEX

Magic
Moment
A volte capita di vedere il
mondo da un'altra prospettiva.
Il motocross va visto anche da
questo verso: sottosopra
XL

Magic **Moment**

Antonio Cairoli bersagliato dalla terra sparata da un suo avversario. Nelle ultime gare sono stati rari i momenti che il campione siciliano ha usato il “roll off”. Gli altri hanno finito i rullini!

MOTUL
PIRELLI
Magic
Moment
Clement Desalle, in Svezia si voltava a cercare la sagoma dei suoi avversari. Il belga ora deve solo guardare avanti.
XL

Magic
Moment
Quando uno dice: è difficile
rimanere attaccato al manubrio
delle "quattroemezzo" di oggi:
Seb Pourcel ne è l'esempio vivente.
XL

ASHLEY
FIOLEK

RYAN
SIPES

BLAKE
WHARTON

ANDREW
SHORT

MARTIN
DAVALOS

STEFAN
EVERTS

JEFFREY
HERLINGS

CE CERTIFIED AS PERSONAL
PROTECTIVE EQUIPMENT

KAMPIONESSA CON LA K!

Kiara Fontanesi

(all'anagrafe Chiara) è la nuova regina del Motocross Femminile.

Testo **Claudio Cabrini**
Foto **C. Cabrini / E. Tempestini**

A Matterley Basin, in Inghilterra, la giovane emiliana ha centrato il titolo iridato con una prova di anticipo dopo che, nel 2011, la cancellazione degli ultimi due appuntamenti iridati non le aveva dato modo di completare la sua rincorsa ai danni di Steffi Laier. Migliorata in velocità e costanza, Chiara, o meglio Kiara come ama farsi chiamare, ha letteralmente dominato la stagione 2012 cedendo solo le briciole alle sue avversarie.

ERREZETA MOTOR
#8 FONTA MX RACING
YAMAHA
YZ
FONTANESI KIARA
MECCANICO : ZIVERI SILVIO
FONTA MX RACING
YAMAHA
YAMAHA
MONSTER ENERGY
MONSTER ENERGY

X'L: Prima di cominciare, Chiara o Kiara?

K: Kiara, con la kappa!

X'L: Perché con la kappa iniziale?

K: Perché credo che il mio nome con la "CH" risulta più dolce e a me non piace, preferisco la Kappa iniziale perché mi rappresenta meglio.

X'L: A che età la scelta di salire in moto?

K: A due anni e mezzo

X'L: E per quale ragione una ragazzina preferisce le moto alle bambole?

K: Probabilmente il motocross faceva già parte del mio DNA, ma il fatto che i miei genitori mi abbiamo regalato una moto e non una bambola a quell'età ha sicuramente aiutato!

X'L: Il motocross parte quindi come un gioco per te, quando ti sei resa conto che sarebbe potuto diventare la tua professione?

K: A fine 2009 quando a Lierop, in Olanda, ho vinto per la prima volta una manche iridata.

X'L: Praticando il motocross, hai avuto qualche difficoltà a rapportarti con le tue amiche che, molto probabilmente, facevano altre attività?

K: In effetti, la mia attività ha spesso precluso la possibilità di condividere molto tempo con altre ragazze e il fatto stesso di essere spesso impegnata lontano da casa non ha aiutato. Ho comunque accettato di buon grado i sacrifici che il mio sport impone e mi trovo ad avere più amici in giro per il mondo che vicino a dove vivo.

X'L: Ripercorri brevemente la tua carriera ponendo l'accento sul momento di maggiore difficoltà e quello migliore, escludendo chiaramente la vittoria del titolo.

K: Devo dire che il debutto Mondiale nel 2009 è stato un momento piuttosto difficile per me: ero molto piccola, parlavo pochissimo l'inglese e andavo ad affrontare tantissime situazioni nuove che spesso mi facevano sentire come un "pesce fuor d'acqua". Insomma in quel periodo ero veramente una sconosciuta. Escludendo la vittoria nel Mondiale, l'aver vinto per la prima volta una manche iridata a Lierop

Airoh
IMPAC
Bar SanMarco
MONSTER
ENERGY

"Nessuno si mette al via di una gara senza la volontà di primeggiare."

a fine 2009 e in sella al 125, penso sia stato uno dei momenti che ricordo con maggiore emozione.

X'L: Parlando proprio della prima vittoria di Lierop, molti pensarono che tu fossi doppiata invece…

K: Invece dopo cinque lunghe settimane passate ad allenarmi in Belgio sulla sabbia, un tipo di terreno al quale non ero proprio abituata, sono partita ottava, ho sentito le giuste sensazioni e giro dopo giro ho iniziato a risalire le posizioni fino a vincere. Devo dire che quella prima vittoria, visti anche i risultati delle gare precedenti, per quanto inaspettatata ha piacevolmente sorpreso anche me.

X'L: Credi che proprio quegli allenamenti in Belgio ti abbiano dato modo di fare il cosiddetto "click" che ha segnato la tua consacrazione definitiva?

K: Assolutamente si. Anche perché le prime volte che ho iniziato a girare su quei terreni mi sono davvero scoraggiata viste le grosse difficoltà che ho incontrato. Ricordo che dopo due settimane di permanenza partecipai alla "Rookies Cup", una gara di campionato Belga a Lommel, e pagavo un ritardo sul giro di oltre due secondi. Alla fine delle cinque settimane però mi sono resa conto che oltre ad avere azzerato il gap riuscivo anche a tenere un ritmo superiore alle altre ragazze.

X'L: Quando è maturata in te la consapevolezza di potere puntare al titolo Mondiale?

K: Diciamo che l'ho sempre avuta, anche perché nessuno si mette al via di una gara senza la volontà di primeggiare. Chiaramente non era possibile ottenere tutto subito anche perché, in fondo, sarebbe stato troppo facile. Anno dopo anno mi sono sempre impegnata con maggiore intensità, ho accumulato la giusta esperienza e i risultati che ho ottenuto mi dimostravano che la strada che avevo intrapreso era quella giusta. Il secondo posto dell'anno scorso ha con-

fermato la bontà del mio lavoro, anche se la cancellazione delle ultime due prove non mi ha dato la possibilità di provarci fino in fondo.

X'L: In linea generale come si svolge la tua preparazione?

K: Nel periodo invernale mi alleno per circa un mese in Sardegna, di norma nel periodo pre-stagionale alterno le uscite in moto, circa 2/3 alla settimana, alla palestra. Quando inizia il Campionato riduco gli allenamenti con la moto ma lavoro sempre molto in palestra.

X'L: Raccontaci brevemente la stagione 2012 dal tuo punto di vista

K: Posso dire che è stata un'annata eccezionale ma non perfetta. Puntavo a vincere tutti i Gran Premi e non ci sono riuscita. In Inghilterra, nella corsa che mi ha consegnato il titolo, volevo vincere anche la gara ma l'errore della seconda manche non mi ha permesso di farlo lasciandomi, nonostante tutto, un po' di amaro in bocca. Oltre al titolo, sono anche soddisfatta dei miglioramenti e dell'esperienza che ho accumulato anche in questa stagione.

X'L: Dopo aver vinto il titolo cosa ti ha maggiormente colpito?

K: Mi ha colpito vedere il grande interesse mediatico che si è sviluppato intorno al mio personaggio. È stato davvero incredibile ricevere complimenti e attenzioni da così tante persone. Io mi sento ancora la ragazza di prima ma probabilmente gli altri mi vedono sotto un altro punto di vista.

X'L: Durante tutta la stagione hai spesso dimostrato una grande superiorità. Pensi che l'assenza di Steffi Laier e Livia Lancelot abbia

tolto valore al tuo titolo?

K: Facendo un'analisi molto superficiale della stagione è possibile giungere a questo tipo di conclusione, ma non penso assolutamente che, se avessero partecipato a tutto il campionato, il risultato finale sarebbe stato diverso. A Valkenswaard sono partita terza alle loro spalle ma sono riuscita a recuperare e a batterle entrambe. Anche in Inghilterra ho dimostrato di andare più forte della Lancelot e se non fossi scivolata in gara 2, penso che l'avrei battuta ancora.

X'L: All'indomani della tua vittoria ti abbiamo chiesto se avevi realizzato cosa significasse per te essere Campione del Mondo ma non eri ancora riuscita a rendertene conto perfettamente. Sono passati dieci giorni, quali sono le tue sensazioni?

K: Questi dieci giorni sono stati talmente ricchi di impegni che ho avuto la sensazione che tutto ruotasse intorno a me. Prima di vincere credevo di vivere questa emozione diversamente ma penso che nella gara di Teutschental, se tutto andrà secondo le mie previsioni, riuscirò ad assaporare a pieno la mia vittoria.

X'L: Quali sono i tuoi programmi per il futuro?

K: La settimana prossima volerò negli Stati Uniti per partecipare all'ultima prova di National, mentre per quanto riguarda il 2013 ho intenzione di difendere il mio titolo iridato sempre con il Team gestito dalla mia famiglia. Oltre al Mondiale ho in programma di partecipare anche agli X-Games in USA.

Grazie della disponibilità, Sig.ra Campionessa e arrivederci al prossimo risultato!

GP #14 Lierop Assi pigliatutto!

Cairoli e Herlings dominano il GP più insidioso della stagione. La nera sabbia di Lierop non fa prigionieri.

Testo / Foto **Enzo Tempestini**

La battaglia di Lierop 2012 ha due soli vincitori. Antonio Cairoli e Jeffrey Herlings. Il nostro connazionale ha dominato la gara della MX1 conquistando l'ennesima doppia vittoria di manche in una sola giornata (la settima di questa stagione) portando a nove i successi di manche e a 76 i punti di vantaggio sul più immediato inseguitore nella corsa al titolo. Solo la matematica si mette "in mezzo" tra Cairoli e il sesto titolo iridato. Una matematica che molto probabilmente avrà i giorni contati e gia dal GP d'Europa che si disputerà a Faenza, potrebbe consegnare il successo nelle mani del siciliano. Scrivere dell'impresa (l'ennesima) di Cairoli sulla sabbia diventa sempre più difficile, descrivere lo stile e la superiorità del pilota KTM, quasi impossibile. Solo le "dannate gobbe" olandesi possono rendere veramente omaggio a tanto talento, che si è espresso ancora una volta in maniera impeccabile. Gobbe che non parlano ma che inesorabilmente hanno inghiottito i suoi avversari. Solo Max Nagl, con il dente avvelenato per l'esclusione dalla squadra ufficiale KTM del prossimo anno, ha provato a contrastare Antonio, ma alla fine della prima manche si è dovuto arrendere al suo strapotere. Nella seconda manche è stata gara perfetta, o quasi. Una caduta, nelle prime battute di gara ha messo in pericolo la leadership di Cairoli che però, dato il vantaggio gia acquisito in pochi passaggi, ha avuto tutto il tempo di rialzarsi e riprendere la marcia verso la vittoria. Alle sue spalle si è classificato il belga, sabbiaiolo di natura, Ken de Dycker, autore di una gara senza sbavature che gli ha permesso di conquistare il secondo gradino del podio con due ottimi risultati (terzo e secondo di manche). Terzo alle spalle di "Keeno" un ritrovato Tanel Leok, che in odore di scendere dalla Suzuki ufficiale e dover cercare un manubrio, si è veramente dato da fare. In verità, Tanel è stato afflitto per un lungo periodo da un dolore alla caviglia sinistra che gli ha condizionato notevolmente la

stagione ma ora, rimessosi in sesto a dovere è tornato a far parlare di se e su un terreno dove il fisico conta e molto. Chi ha perso punti invece, proprio a causa di condizioni fisiche non ottimali (mano destra infortunata in Inghilterra), è stato Clement Desalle. Anche lui belga, al pari di De Dycker ma che con la sabbia non ha proprio lo stesso feeling del connazionale, sperava di certo in qualcosa di più, se non altro, nel tentativo di arginare fino alla fine la rincorsa di Cairoli verso il sesto alloro iridato. Terreno che sale sempri di più per Chris Pourcel, alle prese con la scapola sinistra malconcia che gli ha impedito di conquistare punti a Lierop. Ne ha approfittato il connazionale

Gautier Paulin che, anche se non ha affatto esaltato per consistenza e velocità, ha scalzato CP377 dalla terza posizione in campionato. Pourcel che si vede minato anche il quarto posto dall'arrembante De Dycker, arrivato a poche lunghezze di distanza. Cairoli a parte, assenti tutti i nostri portacolori con Philippaerts che si è rivisto nel paddock in cerca di un manubrio per il 2013 e Bertuzzo fermo al palo (forse rientra a Faenza).

Solo Max Nagl, con il dente avvelenato per l'esclusione dalla squadra ufficiale KTM, ha provato a contrastare Cairoli.

Davide Guarneri, si è difeso egregiamente sull’ostico terreno di Lierop conquistando il tredicesimo posto finale

Gautier Paulin che, anche se non ha affatto esaltato per consistenza e velocità, ha scalzato CP377 dalla terza posizione in campionato.

La MX2 non ha avuto storia. 37 giri in totale tutti comandati da “The bullet” Jeffrey Herlings. Il nick name che sta a significare “proiettile” mai è stato più azzeccato anche se, tradotto un po’ all’italiana si potrebbe trasformare anche in “il bullo”. E infatti, Herlings ha proprio provato a fare “il bullo” cercando di doppiare tutti i suoi avversari. In gara 1 è partito come una furia e gia dopo 2 giri aveva oltre 15 secondi di vantaggio. Ha fatto registrare tempi sul giro stratosferici fino al termine della gara ma non è riuscito nell’intento di doppiare tutti i suoi avversari. Allo sventolare della bandiera a scacchi, è stato il solo Jeremy Van Horebeek a non arrendersi alla potenza di fuoco del compagno di squadra riuscendo a terminare la manche a pieni giri, unico pilota in grado di farlo. Stessa sorte per quasi tutti anche in gara 2, dove Herlings si è limitato a doppiare fino al quinto, lasciando il solito

Van Horebeek, Anstie e Searle a pieni giri. Sul podio della MX2 di Lierop ha fatto capolino per la prima volta l'accoppiata Anstie-Honda con il britannico che non saliva sul podio dall'ultimo GP dello scorso anno (primo e unico podio dell'inglese nel mondiale). Per la squadra e per il pilota un segno molto forte nei confronti di Honda che dovrebbe apprestarsi a rientrare in maniera diretta anche nella cilindrata minore. Poco da dire sul resto della truppa della MX2. La sabbia nera è rimasta indigesta a molti, se non a quasi tutti e, salvando il salvabile, tutti si sono accontentati dei limitare i danni magari sperando in vicissitudini negative altrui. Alessandro Lupino, migliore dei nostri rappresentanti nella classe "under 23" ha cercato appunto di non crearsi problemi con inutili attacchi all'ar-

In gara 1 è partito come una furia e dopo 2 giri aveva oltre 15 secondi di vantaggio.

Jeremy Van Horebeek è stato l'unico a terminare la prima manche a pieni giri!

ma bianca e ha portato a casa un onorevole decimo posto nel GP. Un risultato che lo riavvicina all'ottava posizione in campionato che è stata sua per buona parte della stagione. Per il resto del nostro plotone, nessun "morto" ma parecchi feriti. Ivo Monticelli, nonostante i punti conquistati (3), ha effettuato la sua migliore gara da quando è nel mondiale riuscendo a rimanere agganciato al treno dei "quindici" in entrambe le manche anche se in gara1 è caduto e si è dovuto ritirare. Nella seconda manche ha chiuso diciottesimo dimostrando un buon feeling con la sabbia. Andrea Cervellin è caduto troppe volte e si è ritirato in entrambe le manche, Simone Zecchina non è parso in grado di reggere la pressione e il passo del mondiale e ha preferito non partire in gara2. Ora si torna verso casa e la battaglia numero 15 si disputerà a Faenza, terreno amico per i nostri che comunque, non dovranno abbassare la guardia i cecchini sono sempre pronti a far fuoco!

Ivo Monticelli, ha effettuato la sua migliore gara da quando è nel mondiale rimanendo agganciato al treno dei “quindici”

Alessandro Lupino, migliore dei nostri rappresentanti nella classe “under 23”

Tommy Searle: le sue speranze iridate si sono ridotte al minimo.

Antonio Cairoli

Dieci pole position, nono GP conquistato nel 2012, quinta vittoria di fila, nove manche vinte sulle ultime dieci e un secondo posto, cinquantadue GP vinti, settantasei punti di vantaggio a quattro manche dal termine del mondiale. Questi i numeri del cinque volte campione del mondo al quale non sappiamo più che aggettivo "appiccicargli", mettetelo voi!
...issimo!

Ken De Dycker

Belga, sabbiaiolo, non poteva che fare podio anche a Lierop. Ha perso lo scontro con Max Nagl nella prima manche ma ha fatto da fido scudiero a Cairoli nella seconda rispettanto le regole non scritte della squadra, anche se, con un Cairoli in quello stato di grazia avrebbe dovuto strafare per batterlo. In vista del Motocross delle Nazioni ha dato un segnale forte alla squadra belga che sarà di certo competitiva sulla sabbia di Lommel. Ottimo

Tanel Leok

L'estonian express è ritornato al podio dopo una stagione altalenante (verso il basso rispetto al passato). Con la Suzuki ufficiale non si era mai espresso al meglio ma soprattutto a causa di un infortunio a una caviglia che lo ha condizionato fino al mese scorso. È tornato il "curvatore" di sempre e sulla nera sabbia di Lierop ha dimostrato di valere ancora un buon manubrio per il 2013.
Ben tornato!

Evgeny Bobryshev

Forse non molti si sono accorti che il GP di Lierop ha fatto segnare il miglior risultato del russo in questa stagione (32 punti). Altalenante, a volte troppo “falloso” il simpatico pilota del team Honda World Motocross non ha raccolto molto fino a oggi ma sembra abbia capito parecchie “lezioni”.
Deve ritrovarsi e presto

Gautier Paulin

Non ci siamo. Il francese non riesce a emergere dalla sabbia olandese e pensare che sarà uno dei piloti di punta per la Francia al prossimo Motocross delle Nazioni. La sua stagione era iniziata veramente forte con la vittoria in Bulgaria, ma a parte qualche podio, GP21 si è un poí perso qua e la, nei meandri della MX1.
Non pervenuto

Entry list GP #14

Soltanto 27 i partenti nella MX1. Nel paese delle meraviglie (motocrossisticamente parlando) il BENELUX, ci si deve aspettare qualcosa di più. Formule da rivedere? Decidete voi !

Jeffrey Herlings

Ha sfiorato l'impresa di tutti i tempi: doppiare tutti i suoi avversari (solo Van Horebeek è riuscito a salvarsi) e il suo intento era chiaro fina dal primo giro della prima manche quando, proprio al compagno di squadra ha rifilato oltre 6 secondi. Oltre 2 minuti il distacco accumulato sul belga ma l'obiettivo di doppiare Searle in entrambe le manche è stato raggiunto.
Stratosferico

Jeremy Van Horebeek

Due volte secondo a Lierop non è di certo un risultato da buttare alle ortiche ma viverlo all'ombra dellíimpresa di Herlings subisce un netto ridimensionamento. In procinto di passare alla MX1, "The Jerre" fa vedere di che pasta è fatto recuperando punti preziosi su Searle.
Consistente

Max Anstie

Questa volta la moto non lo ha tradito e il britannico è riuscito a esprimersi sulla infida sabbia olandese come nessuno credeva potesse fare. Iniezione di fiducia per lui e per il team Gariboldi che si appresta alla sua riconferma in attesa di ricevere segnali dalla Honda per un supporto tanto atteso quanto necessario.
Ottimo

Tommy Searle

Prestazione veramente mediocre del secondo in classifica generale che ha subito líonta del doppiaggio per ben due volte. La sabbia non è il suo forte ma distacchi abissali (16 secondi nel corso del quindicesimo giro) e doppiaggi non dovrebbero far parte del curriculum di uno che punta alla corona iridata.
Sminuito

Alessandro Lupino

In attesa della maglia “azzurra” del nazioni, il “Lupo” pensa al verde Kawasaki e si accontenta di una prestazione nella media su un terreno ostico a tutti. A sprazzi ha fatto vedere cose egregie ma perde troppe volte la concentrazione e su un terreno del genere riprendere il ritmo è pressoché impossibile.
Stralunato

Italiani in “spiaggia”

Dopo aver riposto palette secchielli e stampini, i nostri italiani presenti a Lierop tirano le somme: 3 punti per Monticelli, 0 punti per Cervellin, 0 punti per Zecchina. Monticelli ha dimostrato di volerci provare e 3 punti a Lierop non sono cosa da poco, Cervellin è caduto troppe volte per pensare a raccogliere qualcosa (sabbia a parte), Zecchina proprio non si è visto e questo è abbastanza preoccupante.
Ragazzini ...il tempo delle mele è passato da tempo, aprite il gas... alle “stufette”

MAX NAGL

Non è arrivato il comunicato ufficiale ma il tedesco è gia pilota Honda. Dopo il "ben servito" di KTM e la successiva richiesta di rimanere a far parte delle grande famigli "orange" anche se appoggiato a un team satellite e non più nella squadra ufficiale, Max ha preferito migrare alla corte dei "Jap" rappresentati nel mondiale MX dal team di Paolo Martin. Ma, il teutonico Max, non aveva dichiarato di non trovarsi bene a lavorare con gli italiani? Misteri dei contratti…

RICCI RACING

Ancora in alto mare la situazione Husqvarna che non ha dato comunicazione alcuna sul proseguimento delle attività racing e Ilario Ricci si è messo alla caccia di un nuovo partner tecnico. Trattative in corso con vari marchi ma la strada sembra che vada verso il giappone, versante "verde" o "giallo" questo ancora non è dato a sapersi resta il fatto che il manager emiliano, da oltre quindi anni presente nel mondiale, vuole fermamente continuare e ad alti livelli.

DAVID PHILIPPAERTS

Pronto a risalire in moto dopo l'infortunio della Svezia, il campione del mondo 2008 è in cerca di un manubrio ufficiale al quale aggrapparsi per il 2013. Fatti due conti, di posti disponibili nelle squadre factory ne rimangono ben pochi, resta aperta la "pista" TM. Molta invece la disponibilità di supportare David con materiali ufficiali da parte di tutti (anche Yamaha dovrebbe aver data la sua disponibilità) il problema resterebbe il budget economico necessario per coprire i costi dell'intera stagione.

GP #14 LIEROP

Cosa è successo dietro le quinte del GP del BENELUX

HONDA HDI

Il Team che supporta in questa stagione Cedric Soubeyras e Milko Potisek dice basta. Dalla prossima stagione non faranno più parte del mondiale motocross e si dedicheranno al campionato francese e varie gare internazionali. Un'altra perdita nel paddock che rischia sempre di più di perdere pezzi importanti.

UNDER 23

Dopo il meeting tra case costruttrici e F.I.M. si era vociferato di una rivalutazione del limite di età della MX2 che al momento è Under 23 . Ad oggi tutte le voci tacciono.
La MX1 non riscuote grandi successi in termini numerici di partecipazione e togliendo la regola, alcuni potrebbero decidere di scendere di cilindrata andando ulteriormente a impoverire il parco partenti della classe regina. Per questo motivo, la regola, sembra che non venga modificata.

TM

La factory italiana, assente negli ultimi GP dalla MX1, dopo aver rescisso il contratto con il francese Boissiere, è intenzionata ad aumentare il proprio impegno diretto nel motocross. Per la stagione 2013. Si parla di una nuova squadra composta da uno staff tecnico rinnovato e di un programma che prevede la partecipazioni in gara di tre piloti. Due saranno i giovani inseriti in MX2 mentre nella MX1 i vertici pesaresi stanno cercando di accaparrarsi uno dei piloti da “top ten” rimasti ancora liberi sul mercato. Prima scelta David Philippaerts, Xavier Boog probabile alternativa.

Volo **d'Angelo**

Angelo Pellegrini si aggiudica la vittoria negli Internazionali SX con la seconda doppietta su quattro gare.

Testo / Foto **Enzo Tempestini**

Luglio, tempo di Supercross. Quattro gare tutte di un fiato, senza respiro e il primo titolo SX è stato assegnato, quello più importante. La classe regina, la SX1 ha un nuovo campione, Angelo Pellegrini. Il pilota in sella alla CRF450 Martin non doveva nemmeno partecipare al campionato e invece si è ritrovato con la tabella rossa di leader e sul gradino più alto del podio. Una decisione

Angelo Pellegrini

presa proprio due giorni prima dell'avvio di questo torneo, una decisione che ha portato un'insperata quanto voluta vittoria. Angelo ha impiegato un paio di gare per riprendere il ritmo "americano" dopo l'esperienza avuta negli states ma poi ha dimostrato il suo reale potenziale andando a scalare le posizioni di classifica fino al vertice. Una vittoria, dedicata come sempre, a suo fratello Luca, presente a

Andrea Winkler, a Gonars ha vinto la prova di contorno riservata alla SX2

Alexander Rouis

Angelo Pellegrini con la tabella rossa di campione degli Internazionali d'Italia

Christophe Martin

Stefano Dami, quarto in campionato grazie al secondo posto della finale conclusiva di Gonars.

bordo pista e primo dei suoi sostenitori che lo segue ad ogni appuntamento. Nulla hanno potuto i suoi avversari a cominciare dal francese Christophe Martin che si è classificato al secondo posto nell'assoluta. Terzo gradino del podio per il vincitore dell'edizione 2011, Alexander Rouis, reduce da un infortunio che lo ha estromesso dalla lotta per la vittoria. Un campionato avvincente che ha avuto come epilogo una bellissima gara combattuta e tirata fino alla fine e che ha tenuto tutti con il fiato sospeso. Un campionato che vive anche di ottima luce, portata dai ragazzi che partecipano alle altre categorie, tutt'ora impegnati per la lotta alla vittoria finale. Se la SX1 ha decretato il campione, la lotta per i titoli delle categorie SX2, SX125 e SXJunior, è ancora aperta e si concluderà il 16 novembre a Milano nel contesto del salone EICMA che farà da splendida cornice all'epilogo. Categorie che al

Davide Degli Esposti vincitore della seconda finale di Abano Terme e quinto in campionato

momento vedono protagonisti assoluti Nicola Soave e Filippo Zonta nella SX Mini, separati in classifica generale da due punti e inseguiti da Nicholas Lapucci, momentaneamente al terzo posto e staccato di tredici lunghezze dal leader Soave. Nella SX 125 invece, gap ancora più serrato tra i primi due posti in classifica occupati da Davide Bonini e Tommaso De Pietri, rispettivamente primo e secondo, divisi soltanto da un punto. Al terzo posto, staccato di quattro lunghezze dal vertice, Simone Furlotti. Nella SX2, categoria riservata alle moto 250 4t, Dario Marrazzo e Mike Valade condividono la poltrona di leader della classifica generale e sono in vantag-

Da sinistra: Degli Esposti, Mercandino, Pellegrini, Martin; Rouis

Tommaso De Pietri vincitore della terza prova riservata alla SX125

gio su Maxance Mora di sette punti. Con il campionato SX1 gia saldamente nelle mani di Angelo Pellegrini e le classifiche ancora aperte e serrate delle altre categorie, ci apprestiamo a un finale di stagione al fulmicotone sotto le luci artificiali che illuminano sempre e comunque lo spettacolo del supercross.

Simone Furlotti (95), terzo in campionato insegue a soli tre punti Davide Bonini (999)

Brian Hsu (81) ha vinto la SM. Filippo Zonta (20) si è classificato terzo e ora insegue Soave nella classifica di campionato.

BIKE PARTS

CASUAL

ation.com

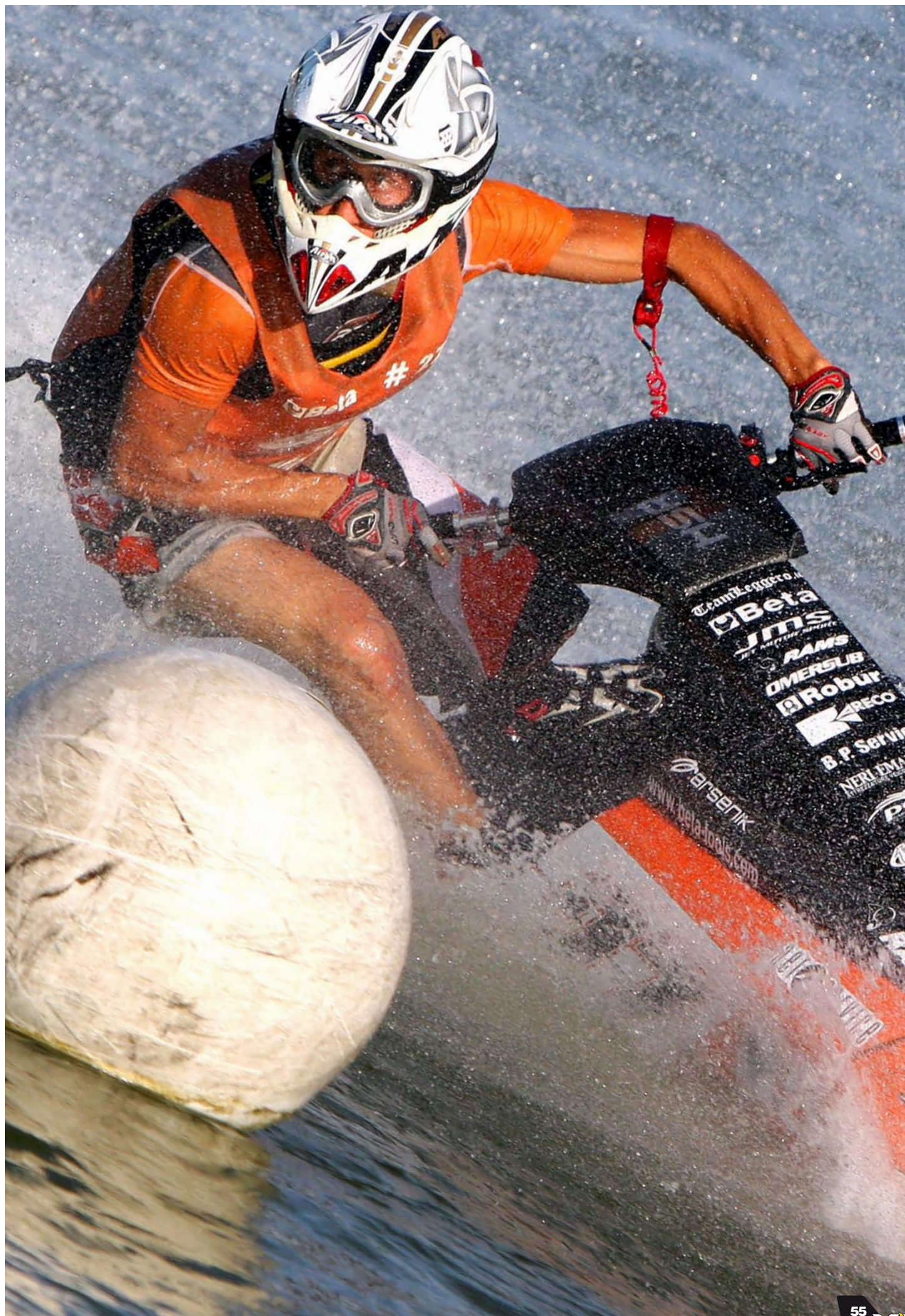
RACETECH
hold the power.

Mirco **Mazza**

Un meccanico... **fuori** dall'acqua

Testo **Claudio Cabrini**
Foto **Archivio M. Mazza / C. Cabrini**

Il paddock del mondiale motocross è come un piccolo "paese" itinerante che a ogni gara cambia la sua sede. Il grande pubblico conosce i personaggi principali, dei piloti e dei Team Manager si conosce spesso ogni particolare ma, dietro le quinte, ci sono tantissime persone che lavorano e che spesso hanno storie interessanti da raccontare. Mirco Mazza fa parte del Team Ricci-Husqvarna da un paio di stagioni e ricopre il delicato ruolo di meccanico di allenamento per Alessandro Lupino, oltre ad occuparsi di svariati compiti all'interno della squadra durante i fine settimana di gara. Prima di lavorare nel mondo del motocross Mirco ha avuto una brillante carriera nel mondo del jet ski dove, in una decina di stagioni, ha ottenuto degli ottimi risultati. Bolognese dell'Appennino, nei primi anni 90'si è avvicinato al jet ski nonostante non avesse a portata di mano l'elemento principale, l'acqua, dove svolgere quest'attività. Nel 1995 ha debuttato nelle gare partecipando e vincendo il campionato Interregionale. Nell'anno successivo è stato naturale fare il salto nel campionato italiano e nel 1997 è arrivato anche il primo titolo tricolore, bissato nell'anno successivo. Contemporaneamente Mirco ha debuttato nel Campionato Europeo che ha vinto nella categoria Limited nel 1998. Il titolo continentale gli ha dato il diritto di partecipare alle prestigiose World Finals di Lake Havasu, in Arizona. I piloti selezionati erano una sessantina e, passando per insidiosi turni eliminatori, Mirco arrivò alla finalissima terminando al secondo posto. Nel 1999 è giunto secondo nel campionato europeo mentre nelle World Finals ha centrato la quinta posizione. Nell'anno 2000, gli impegni si sono fatti più pressanti e oltre al lavoro che l'ha sempre accompagnato nella carriera, Mirco ha deciso di riprendere gli studi dovendo suo malgrado interrompere l'attività agonistica nel jet ski. Dopo essersi diplomato in ragioneria da studente-lavoratore, ha ripreso a correre nel 2005 centrando di nuovo il titolo tricolore ottenuto poi, in due categorie, anche nel 2006. Nel 2008 è salito sul secondo gradino del podio nella serie nazionale e sul terzo in quella continentale. Nelle stagioni 2008 e 2009 si è anche schierato al via del campionato mondiale ottenendo come migliore risultato un sesto posto, al secondo assalto. A fine 2009 un grave infortunio alla spalla lo ha costretto a fermarsi per un anno chiudendo praticamente la sua carriera.

Nome: Mirco
Cognome: Mazza
Data di nascita:
Residenza:
Occupazione: Meccanico nel Team Ricci Racing
Segni particolari: Campione Europeo Jet Ski 1998 cat. Limited

HOW
IT'S MADE
CRM COMPOSITI

CRM **Motorcycle,** il **futuro** è in arrivo

La factory di Livorno è alle prese con il secondo step della moto in carbonio.
L'ha portata in gara nel mondiale femminile Sophia Paull

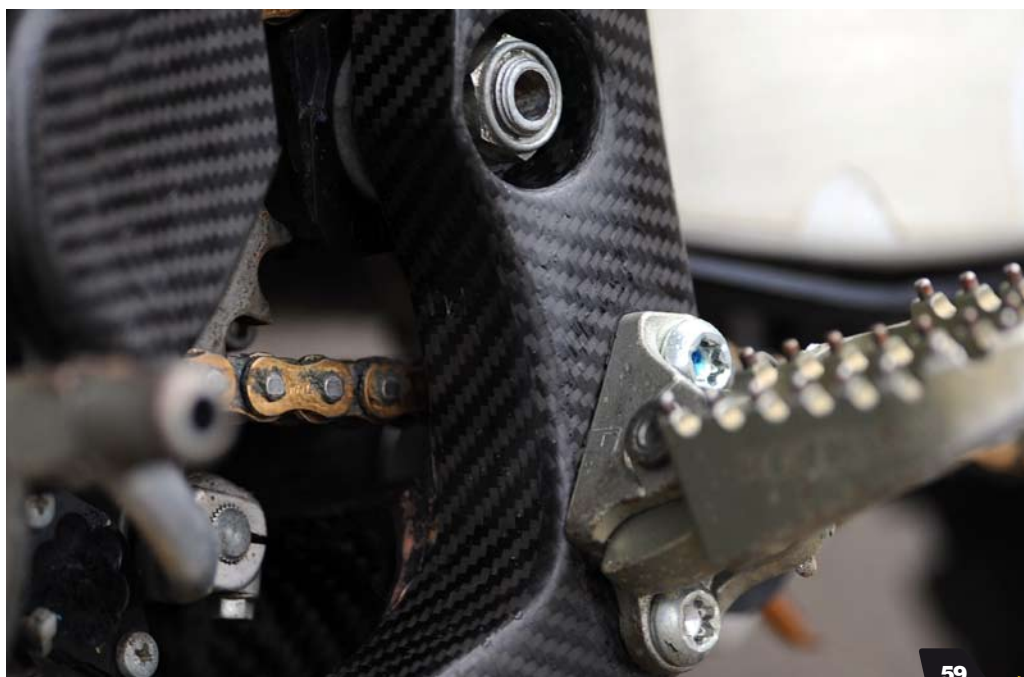
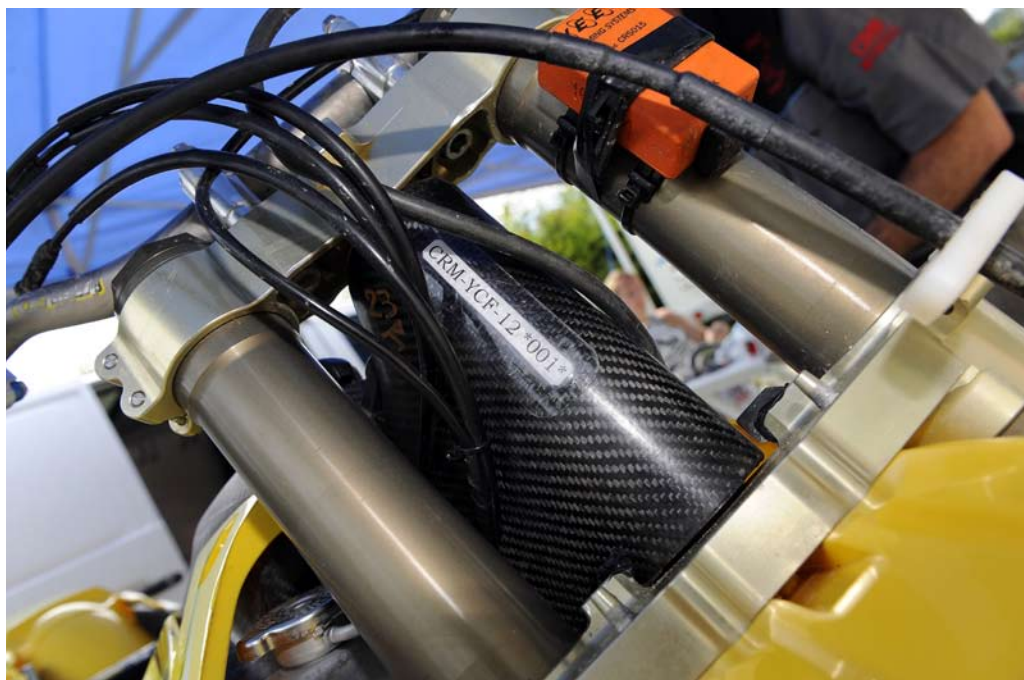
Testo **Enzo Tempestini**
Foto **E. Tempestini / C. Cabrini**

Ha le idee chiare Flavio Cavallini, classe 1962 da Livorno: "Una moto tutta in carbonio, è fattibile e sto lavorando da tempo per realizzarla!" Livornese d.o.c., non c'è parola che non accompagni con il suffisso "dèh", idioma classico del vernacolo locale, con il suo modo di fare schietto e sincero si lancia come un fiume in piena solo se abbozziamo la domanda: ma sarà facile? " Di facile non c'è nulla nella vita ma di sicuro è molto meno complicato di quanto si possa pensare. Basta avere le idee chiare su quello che si vuole e su come si deve agire per realizzarlo, il resto è tutto gia scritto. Il materiale c'è, le tecnologie esistono e le conoscenze per arrivare ad avere un prodotto funzionale non ci mancano di sicuro"
Ma cerchiamo di andare per ordine: la CRM Compositi, società gestita da Flavio Cavallini, agisce prevalentemente nel campo dei sistemi subacquei realizzando per conto di una multinazionale particolari di altissima precisione ed è solo per l'innata passione del titolare che si sposa con il campo motociclistico e quello del motocross in particolare. Prima importatore di moto da cross dal nord Europa (fine anni 80), poi di pneumatici dall'Asia (fino a metà anni 90) da oltre un decennio ha messo anima e corpo nel campo dei compositi.

Quando parliamo di carbonio, parliamo della materia prima, dell'elemento chimico non metallico che ha come caratteristica principale quella di essere in grado di legarsi con se stesso ma soprattutto con un ulteriore vasta gamma di elementi, producendo oltre 10 milioni di compositi vari. Dire telaio in carbonio, fondamentalmente non è corretto, dire telaio in composito "ci azzecca" molto di più. Fibra

di carbonio e resina epossidica infatti, danno vita al materiale, che opportunamente trattato, da forma ai tanto agognati particolari che fanno bella mostra sulle moto da cross dei maggiori team che calcano la scenda del mondiale motocross. Un processo chimico che avviene all’interno di un autoclave, alla temperatura di 130/140 gradi centigradi, con i particolari messi in sottovuoto e tenuti costantemente sotto pressione, permette alla resina di polimerizzare diventando corpo unico con la fibra di carbonio ed assumendo caratteristiche di resistenza e leggerezza incredibili. Mantenere sotto vuoto i particolari che sono in “cottura” nell’autoclave (immaginatelo come una specie di grande forno) significa estrarre tutta l’aria presente tra i vari strati di fibra di carbonio disposti all’interno de gli stampi, in modo da evitare che rimangano dei “buchi” all’interno dei particolari stessi (in termine tecnico, soffiature) che ne precludano le caratteristiche meccaniche. Questa estrazione dell’aria è ulteriormente aiutata dalla pressione presente all’interno dell’autoclave (che oscilla tra i 3 ed i 4 bar) e che esercita all’esterno dei pezzi una sorta di schiacciamento che, combinato con l’effetto del sottovuoto, estrae dallo stampo la resina in eccesso e tutta l’aria presente. Il gioco è fatto.

Una delle regole fondamentali del funzionamento dinamico delle moto, in generale, è dettata dal rapporto peso potenza e di questa regola, la CRM ne ha fatta virtù. Pensate soltanto a una moto di 100 kg di peso e 50 cavalli di potenza. Il suo rapporto peso/potenza risulterà essere 2 Kg/Cv. Pensate

ora di togliere 10 Kg alla stessa moto: lo stesso rapporto diventerà di 1,8 Kg/CV. Quindi, calcolatrice alla mano, per migliorare della stessa misura lo stesso rapporto, avremmo dovuto aumentare di 5,5 CV la potenza! Si si si… sembra facile! Aumentare la potenza di un motore di oltre il 10% non è cosa da tutti, poterlo poi utilizzare da comuni mortali o da piloti professionisti diventerebbe cosa ardua. Non si riescono più ad aumentare le potenze? la moto diventa ingestibile con più "cavalleria"? Basta togliere peso e l'arcano è risolto. Un po' come dire "l'uovo di Colombo" ma metterlo "giù", quest'uovo, non è cosi semplice. Il composito realizzato con le migliori fibre di carbonio ha dato eccellenti risultati in tutti i campi, dalla formula uno alla moto GP, basta pensare alla monoscocca che equipaggia le performanti

vetture che sfrecciano a circa 350 Km/h o alle 1.000 4t appoggiate su due ruote cavalcate dai vari Lorenzo e Stoner che di Km/h ne fanno quasi gli stessi. Formula uno e moto GP, pur non vivendo un periodo dei migliori, del mondo del fuoristrada e del cross in particolare ne farebbero un sol boccone soltanto con i costi di una sessione di test o di un GP ed è per questo che, azzardare l'uso di materiali nobili, sviluppare e testare una soluzione tanto innovativa, quanto costosa, per il mondo del cross risulterebbe al di sopra delle possibilità. Di quelle economiche di certo, ma di quelle passionali, non ci pensate nemmeno. La passione, quella che ha spinto Flavio Cavallini a realizzare un telaio in composito la stessa passione che spinge il dinamico imprenditore livornese a voler realizzare una moto completamente in composito. Telaietti posteriori, serbatoi e particolari vari, alla CRM sono oramai all'ordine del giorno. Team De Carli, Team Rinaldi, Team Geboers, Team Ricci Racing e molti altri, sono le referenze che vanta l'azienda nel paddock del motocross mondiale, che ha fornito queste squadre per molti anni, ma a Flavio non basta. Vuole qualcosa in più, vuole una sua creatura, e ci sta lavorando da tempo. Una moto realizzata interamente in compositi, da produrre in serie e da destinare alle competizioni ma soprattutto alla storia. Il primo passo è stato fatto. Il primo telaio. Permetteteci di dire un'opera d'arte. Monoscocca, come la tecnologia vuole, nessun particolare applicato, tutto in un unico pezzo. Difficile ma non impossibile da realizzare come sottolinea a più riprese il vulcanico project manager di questo capolavoro. "Nella nostra azienda realizziamo dei particolari che equipaggiano sistemi subacquei con tolleranze praticamente ridotte allo "zero assoluto". Con i margini che ci sono in campo motociclistico mi sembra quasi di giocare. Partendo dalla stessa tecnologia che utilizziamo per

realizzare tutti i prodotti della nostra azienda abbiamo sviluppato l'idea di questa monoscocca per il motocross. Ovvio che per limitare i costi di progettazione siamo partiti da una base "certa". Dal telaio della moto con la quale Tony Cairoli ha vinto il campionato del mondo motocross 2007 poi, abbiamo applicato le nostre idee e i nostri pensieri. Questo è il secondo prototipo, ed ha gia sul groppone circa 80 ore di utilizzo e due gare di campionato del mondo femminile. Nella prima fase abbiamo evidenziato i punti critici della struttura e, devo essere sincero, abbiamo avuto qualche problema di gioventù.
Nel primo telaio abbiamo riscontrato la rottura nella zona del canotto di sterzo, la più critica quasi a pari dell'attacco pedane di appoggio. L'altro punto dove siamo dovuti intervenire da subito è stato l'attacco del leveraggio della sospensione posteriore che, realizzato nelle dimensioni standard ha ceduto quasi subito. Abbiamo modificato l'architettura del sistema spostando i cuscinetti dal leveraggio al telaio applicando come una sorta di canotto di sterzo al posto dell'attacco di serie e abbiamo risolto il problema. A oggi, con le modifiche apportate, posso dire che siamo arrivati a un punto ottimale per pensare al prossimo step."

La moto intera by CRM Compositi?
Quella la faremo, non ti preoccupare. Ora però siamo in fase di realizzazione di un macchinario che ci permetterà di capire le reali caratteristiche dei telai di serie. Una volta finita di realizzare questa macchina, porteremo a rottura i telai misurando adeguatamente tutti i carichi. Il nostro compito sarà quello di realizzare un prodotto che abbia dei carichi di rottura più elevati ed inoltre, simulare, sempre con la stessa apparecchiatura, il carico di lavoro massimo al quale può essere sottoposto un telaio per un determinato numero di cicli in modo da arrivare ad una affidabilità del telaio stesso, garantita.

Una volta raggiunto questo obiettivo, saremo pronti per realizzare la nostra moto.

Detta cosi sembra veramente una cosa abbastanza facile.
Te l'ho gia detto, nulla è facile ma con le nostre conoscenze e la nostra "incoscienza" possiamo realizzare di tutto. Il secondo step di questo progetto è in fase di avanzamento e presto ci sarà un telaio completamente nuovo, tutto da vedere. E' gia pronta anche la maschera per realizzare il prototipo del forcellone e una volta pronto anche quello, si parlerà di assemblaggio con le sovrastrutture interamente disegnate dal nostro ufficio progettazione e con delle soluzioni innovative.

Ma quanto tempo ci vuole per realizzare un telaio.
Considerando lo stampo gia pronto, due persone che ci lavorano ininterrottamente, abbiamo calcolato un tempo di produzione di una settimana.

E considerando i costi del materiale e quelli di produzione si arriverebbe alla modica cifra di:
Per ora, producendolo con il sistema attuale il costo dovrebbe aggirarsi intorno ai 15.000,00 Euro ma attuando un procedimento di produzione, che abbiamo gia studiato, per diminuire i tempi e soprattutto programmando una piccola serie, il costo si abbasserà notevolmente.

Produzione di serie? What??
Si, almeno un centinaio di moto. 20 delle quali destinate alle corse e 80 alla vendita.

100 moto, corse, ma di che parli, di un team?
E certo, di che parlo! Di corse, di campionato del mondo motocross. Le cose vanno fatte cosi, o per bene o per niente!

Una CRM Compositi Motorcycle che calcherà le scene delle competizioni allora
Si, proprio cosi. Le gare e una produzione limitata destinata agli amanti delle cose particolari, magari a dei collezionisti che vogliono avere un qualcosa di esclusivo.

Sophia Paull ha portato in gara per la prima volta in una competizione mondiale la CRM Motorcycle.

Com'è partita l'idea di questo telaio
Inizialmente, nel 2007, data la nostra stretta collaborazione con Claudio De Carli, avevamo pensato a farlo utilizzare in gara a Tony Cairoli ma poi sono cambiati i programmi e siamo passati all'idea di realizzare una moto di serie.

Vantaggi
Leggerezza e maneggevolezza della moto. Rispetto al telaio in alluminio ci siamo attestati a 3,5 Kg in meno e siamo sulla via del miglioramento. Per quanto riguarda la guidabilità della moto, è aumentata in una maniera impressionante, insieme alla stabilità sui tratti sconnessi e sulle buche più profonde. Dovreste provarla.
3,5 Kg solo sul telaio, e sulla moto completa?
Se calcoliamo l'utilizzo del forcellone, serbatoio e telaietto possiamo arrivare tranquillamente oltre i 6 Kg in meno da una moto di serie.

Svantaggi
Il costo e il tempo di produzione al momento sono i limiti di questo progetto ma come ti dicevo, ottimizzando il processo di lavorazione riusciremo ad abbassarli entrambi.

A quando la realizzazione in serie
Per il momento non ci siamo dati una scadenza. Dipende da molte cose. Prima fra tutti il nostro lavoro primario che al momento ci impegna tantissimo dopo di che bisogna guardare all'investimento globale da sostenere per realizzare il tutto

In che percentuale pensi che il progetto arrivi a termine con la produzione di un numero di moto di "serie"
Dèh, ne voi sàpe troppe! Siamo all'80 % ma non voglio sbilanciarmi troppo.

Ma il materiale, di preciso, qual è?
Semplice, il migliore materiale che esista in commercio. Fibre di carbonio T700 e T1000. Quelle che vengono utilizzate esclusivamente in campo aerospaziale ed in formula 1. Tutti materiali certificati ed i migliori in commercio. Ti basta? (e ride)

No, non mi basta. E con il calore come la mettiamo?
Nessun problema, la resina utilizzata per impregnare le fibre è un prodotto che resiste fino ai 200 gradi e quindi, anche in caso di contatto con particolari che surriscaldano in maniera elevata, il telaio resisterebbe anche a quello. Se la marmitta di una moto da cross andasse, per una caduta o per qualche altra ragione, a toccare accidentalmente con il telaio, non succederebbe assolutamente niente.

Ci sarà pure qualche punto critico in questa struttura
Più di uno ma basta conoscerli. Il canotto di sterzo è il più "difficile" di tutti, dove si raggiungono le sollecitazioni maggiori. All'interno dello stampo viene "affogato" un inserto in ergal al quale sono poi fatti appoggiare i cuscinetti di sterzo e inoltre, sono intrecciate un numero di fibre maggiore rispetto ad altri punti per aumentare la robustezza proprio in quel punto. Lo spessore delle fibre in corrispondenza del passaggio tra canotto e telaio arriva a essere di circa 15 mm.
Altri punti che definirei particolari, ma non critici, sono tutti quei fori dove necessita avere un supporto che permetta di fissare i particolari a mezzo viteria. La fibra di carbonio non si presta molto a essere filettata e preferiamo inserire all'interno delle fibre stesse degli inserti di acciaio e titanio, secondo i casi, sui quali realizzare la filettatura, soprattutto per garantire sia la tenuta ma anche la durata nel tempo. Uno su tutti, la zona attacco pedane che sarebbe impossibile da filettare con passo "fine" e quindi mettiamo all'interno un inserto in ergal ricavato dal pieno con le filettature sulle quali avvitare poi le staffe poggiapiedi.

Quindi, prima di dare il via alla produzione di serie ci sono ancora delle cose da sistemare:
Oltre alle cose da sistemare, prima di avviare la produzione di serie ho gia in previsione una stagione di gare poi, quando il complesso sarà affidabile, allora si parlerà subito di produzione.

MX1 oppure la più agile MX2?
Questo ancora non è deciso. Al momento stiamo lavorando sodo su un sistema che mi permetta di inserire vari motori all'interno del telaio, ma questo solo per la fase progettuale e di prototipazione. Se tutto procede come previsto saremo in grado

di alloggiare all'interno del telaio sia il motore 250 che quello 450. Inoltre sta prendendo forma anche una soluzione innovativa sul sistema del link della sospensione posteriore che, tramite un "gioco" di uniball permetta di poter agire sull'assetto ed anche sulla relativa inclinazione del canotto di sterzo

Telaio e forcellone in composito, inclinazione del canotto che dipende dalla sospensione posteriore, niente altro?
E come no! Stiamo lavorando anche ai flussi di aria interni alla cassa filtro per poter dare più "respiro" al motore. Sarebbe ora di parlare di "airbox" più che di una cassa filtro o di un telaietto, siccome il complesso ingloba all'interno i due particolari ed oggi, dato che i motori richiedono sempre più potenza, e di conseguenza sempre più aria da "respirare" siamo allo studio di come poter agire sul passaggio dell'aria che va dall'airbox al carburatore. È un processo alquanto complesso perché dobbiamo capire bene il comportamento dell'aria nel passaggio prima di arrivare al carburatore e inoltre ottimizzeremo anche il filtro aria e i suoi componenti accessori come ad esempio il classico cestello di sostegno con il quale il filtro viene ancorato all'interno dell'airbox. È una questione aerodinamica che farà la differenza. Questa esigenza è ulteriormente amplificata dal fatto che ora le moto utilizzano il sistema di alimentazione a iniezione che a volte è meno performante di quello a carburatore e, quindi, il flusso dell'aria all'interno dell'airbox è diventato di estrema importanza.

Aggirarsi nei meandri di quest'azienda, tra vari pezzi di sistemi subacquei, moto ufficiali (anche modello 2013 ma altamente top secret e letteralmente invisibili) e vulcaniche idee che si aggirano minacciose sopra le teste degli operatori, sembra quasi di essere in un ambiente surreale. In uno di quegli ambienti che comunque vivono, come sempre, animanti da quella cosa che non pone limiti a nulla. La passione, quella passione che è in tutti noi e che ci spinge a fare delle cose straordinarie come straordinario è stato il "viaggio" all'interno di quest'azienda e soprattutto all'interno della mente del suo condottiero.
Per lui, il futuro, è adesso!

Da sinistra: Flavio Cavallini (titolare CRM) Adriano Ferrarini (meccanico / collaudatore) Sabino Titomanlio (P.R. Manager)

Oltre i **trent'anni** ma non li dimostrano!

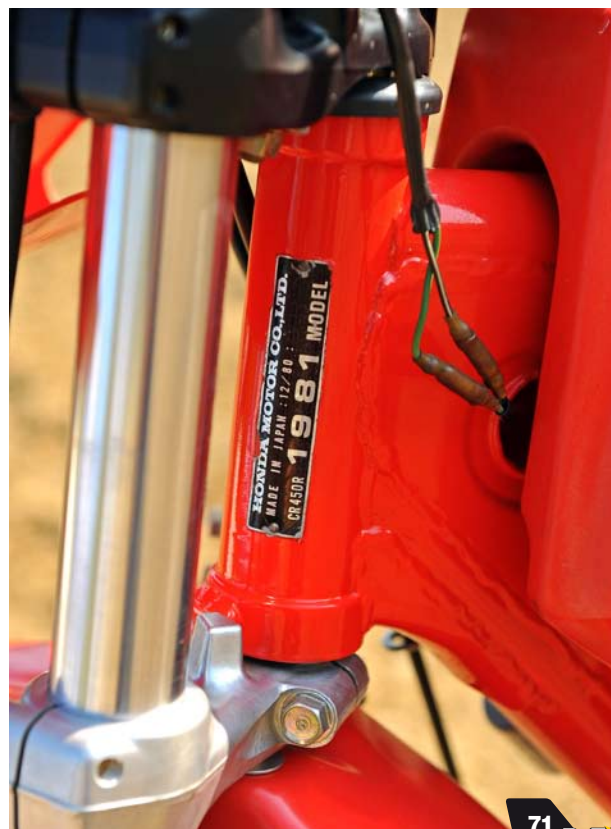
Testo / Foto **Enzo Tempestini**

BELGA
STEFANO NERI - FAENZA
KTM
HONDA
450R
SUZUKI
VILLA
480CR
500CR

Per l'uomo che non deve chiedere mai!

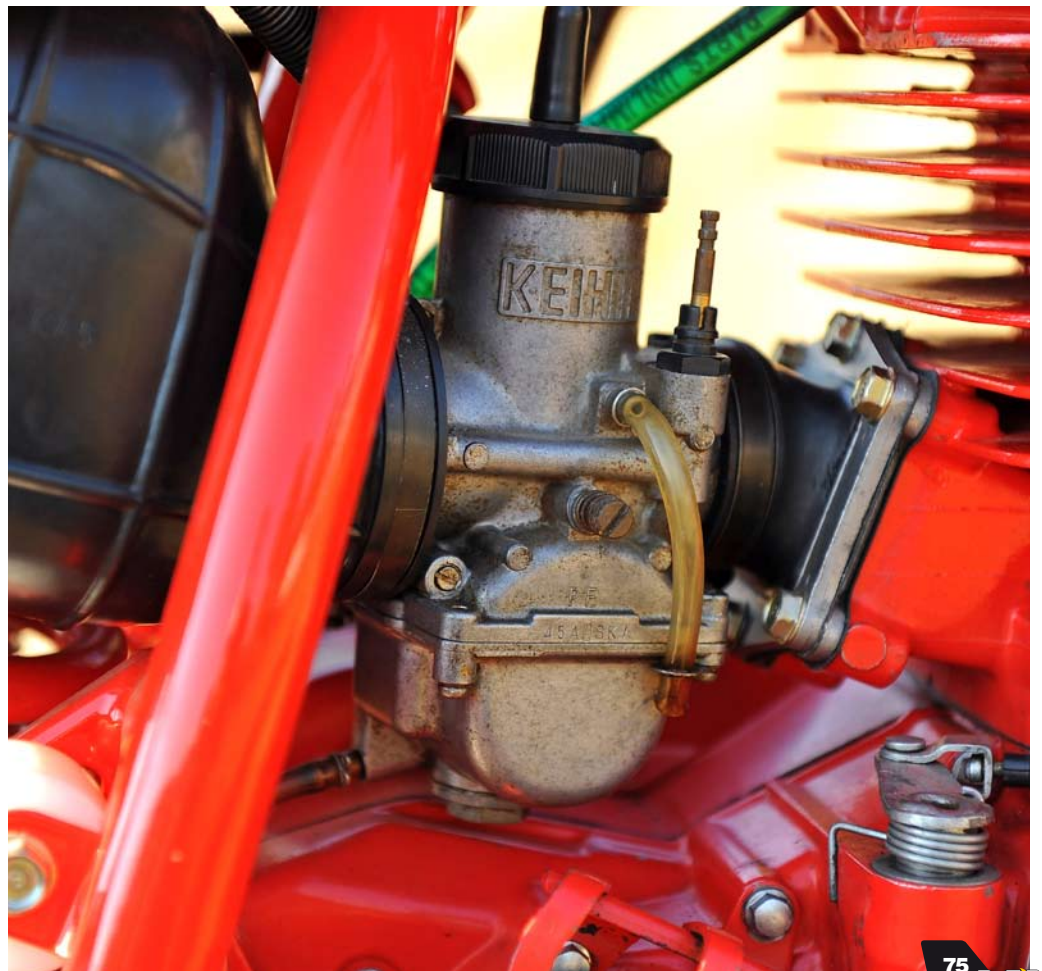
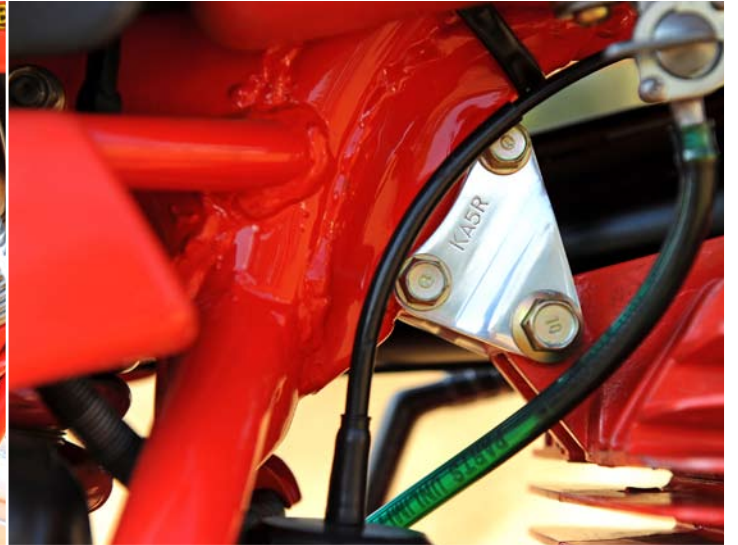
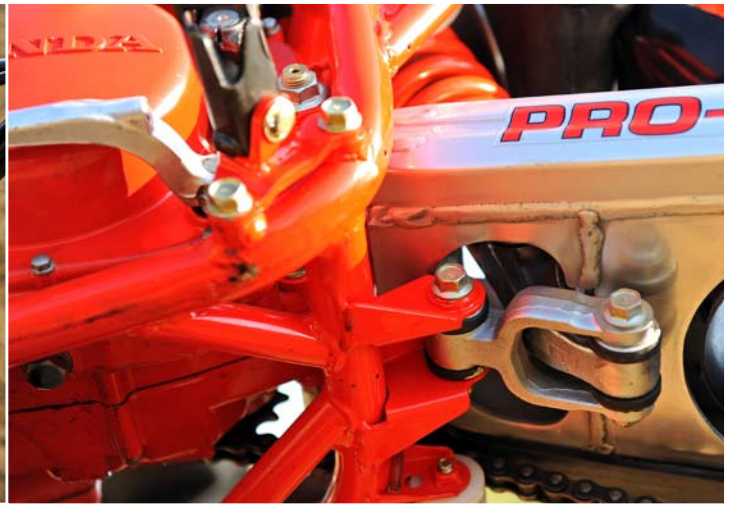
Correva l'anno 1981 quando queste creature, che siamo riusciti a ritrovare in un pieno e florido stato di conservazione, erano prodotte a misura d'uomo (o quasi) e cavalcate dai piloti del tempo. Mostri di acciaio dotati di una potenza esagerata che, abbinata all'accoppiata "setting sospensioni-ciclistica", a volte molto meno esagerate se non addirittura sottodimensionate, mettevano in difficoltà anche i più smaliziati campioni dell'epoca. Ve l'immaginate a cavalcare una "cosa" di questo tipo sui circuiti contemporanei? Noi, che non siamo uomini che non devono chiedere mai, abbiamo solo chiesto la possibilità di poterle fotografare a uno di quelli che del motocross se n'è fatto una ragione di vita. Questa stupenda collezione e autentica pagina di storia del cross "vintage" è in mano e a volte anche sotto il sedere, di Stefano Neri, per gli amici "il Nero" e di suo figlio Federico. L'approccio con Stefano è stato di quelli "complimenti per la collezione" per poi passare direttamente (ma sempre con garbo e quel pizzico di "vergogna" che serve) a chiedere: ma possiamo fare una "photo session" "vintage" di queste vere opere d'arte? Risposta che non ha tardato nemmeno un secondo ad arrivare "…quando volete!". Al solo pensiero di sciupare tanto ben di Dio, la pelle d'oca si è fatta largo sotto le maniche della camicia, ma da quel momento a portare di fronte i nostri obiettivi i "mostri" il passo è stato breve. Pronti via e siamo saliti al Monte coralli di Faenza data la vicinanza con l'atelier (e non esageriamo) del "Nero", proprio ubicato nella città che dai tempi memorabili di queste cross ospita il gota delle ruote tassellate.

Occhio ai particolari

Per chi scrive, e vedeva gia a quei tempi queste moto come oggetti di culto, non è difficile ritornare ai tempi che furono, identificando anche particolari che in un certo senso fecero la storia e soprattutto le differenze tecniche di un'epoca che ha segnato cambiamenti radicali che poi, nel tempo, hanno mostrato i loro effettivi benefici. Il dilemma di allora era "ammortizzatori o mono" diciamo, per ritornare un attimo ai giorni d'oggi, era come dire "meglio il link o il PDS"? La risposta la diede il tempo e dopo pochi anni, da quei mitici '80, quando i "jap" iniziarono a percorrere la strada del "monocross", tutte le case si allinearono all'avvento del mono ammortizzatore. Da un primo sguardo sommario, a moto ferme, si evince immediatamente che anche a quell'epoca il mondo del cross era diviso tra i jap, e "gli altri". Mettere semplicemente a confronto visivo la Honda Elsinore 500 con la Beta CR500, seppur essendo due "bambine" nate nello stesso anno mostra quanto, al tempo, era ampio il divario tra le due filosofie costruttive.

Honda CR 450 R
Elsinore

Un altro pianeta. La filosofia Honda di quei tempi era veramente di altra concezione e questa Elsinore 500, messa a confronto con le altre moto, ma soprattutto con le italiane, sembra una moto costruita un decennio più tardi. Differenze abissali nelle sezioni dei tubolari che costituivano il telaio, cosi come per il forcellone autentica opera degna di una moto contemporanea. La cura maniacale dei dettagli dimostra quanto la tecnologia Honda era avanti nel modo di costruire le moto da cross. Prima moto prodotta in serie dagli stabilimenti della casa

alata per la classe maggiore, aveva una cubatura di 431 c.c. ed una potenza di 51 Cv dichiarati. Questo modello vinse il titolo della 500 nel 1980 con André Malherbe, (reduce dal terzo posto dell'anno precedente con il modello a due ammortizzatori) che la portò al successo anche nell'anno successivo. Caratteristica la tabella porta numero anteriore che però non ebbe grandi consensi. Particolari invece che saltano all'occhio per la loro contemporaneità (non dimentichiamo che questa "giovanotta" ha gia compiuto 30 anni) sono il link della

sospensione posteriore, che diede vita alla lunga serie dei "pro link" Honda tuttora in voga sui modelli off road, e il pedale del freno posteriore realizzato in alluminio presso fuso. Alimentata da un carburatore Keihin e da un pacco lamellare a 6 petali, la Elsinore, rispetto alle concorrenti, erogava una potenza molto più morbida ed era una moto da cross che risultava accessibile anche ai piloti meno smaliziati. Con l'importazione contingentata a pochi esemplari, a oggi è un oggetto di culto per molti collezionisti ed è molto difficile trovarne degli esemplari ancora in "vita". Un plauso particolare per il restauro di questo vero e proprio pezzo di storia del motocross di ogni tempo al grande Stefano Neri che non finiremo mai di ringraziare per averci messo a disposizioni questo gioiello prezioso e nei prossimi numeri vi mostreremo altri pezzi pregiati della superba collezione del "Nero".

Kit Replica 2012 BLACKBIRD RACING

La nuova collezione per vestire la tua moto. La stagione agonistica 2012 è entrata nel vivo e Blackbird Racing, azienda leader in Europa per la realizzazione di grafiche e prodotti per la moto, presenta sul mercato la nuova collezione di “kit replica 2012”. Sempre al passo con i tempi, utilizzando tecniche costruttive innovative, Blackbird Racing realizza i kit replica seguendo esattamente i suggerimenti tecnici che arrivano direttamente dal mondo delle corse. Ogni kit rispetta fedelmente i marchi originali delle case costruttrici e degli sponsor. Tutti i loghi vengono usati con licenza ufficiale, caratteristica che rende unici i nostri prodotti. Numerose anche per il 2012 le partnership con i migliori team che partecipano ai campionati del mondo enduro e motocross: Honda Gariboldi, Honda World Motocross (Martin), Honda-HDI, Honda Jolly Racing, Yamaha Monster Energy (Rinaldi), Yamaha JTech, Suzuki Standing Construct, Suzuki Rockstar Energy (Vamo), Kawasaki Racing Team, Kawasaki Iceone, KTM Lieber Racing.

I “Kit Replica 2012” relativi a questi prestigiosi team, sono gia presenti sul mercato e possono essere acquistati presso i migliori rivenditori del settore. Ogni kit è composto dalla serie di adesivi per la coppia convogliatori, parafango anteriore, parafango posteriore, forcellone, cassa filtro e parasteli (non sono comprese le tabelle porta numero). Parte integrante del kit è la copertina sella, sempre personalizzata con grafica “replica” di ogni team.
E’ possibile acquistare anche il kit completo, adesivi + copertina sella, a un prezzo vantaggioso rispetto all’acquisto separato. I kit sono disponibili per i seguenti modelli di moto: YAMAHA YZF 450 MY10-12, YZF 250 MY10-12, YZF250-450 MY06-09, YZ 125-250 MY02-12, YZ 85 MY02-12
(kit grafiche Euro 108,90; copertina sella Euro 59,90; grafiche + copertina sella Euro 145,20). SUZUKI RMZ 450 MY08-12, RMZ 250 MY10-12, RM 125-

GOLDENTYRE

GT 213 N - anteriore

Pneumatico anteriore tube type di nuova generazione per enduro e motocross. Il profilo della carcassa è studiato per ospitare sia la camera d’aria che la mousse e offre le migliori prestazioni nelle più severe condizioni di utilizzo. La GT 213N è ideale su terreni che vanno dall’intermedio al duro grazie alla disposizione dei tasselli che garantisce un’ottima impronta a terra. Gli intagli sui tasselli sono stati studiati e realizzati per renderli più flessibili e adattarsi così alle asperità del terreno. La GT 213N ha l’omologazione F.I.M.

250 MY01-12, RM 85 MY02-12 (kit grafiche Euro 108,90; copertina sella Euro 59,90; grafiche + copertina sella Euro 145,20).
KAWASAKI KXF 450 MY09-12, KXF 250 MY09-12, KXF 125-250 MY03-08 (kit grafiche Euro 108,90; copertina sella Euro 59,90; grafiche + copertina sella Euro 145,20).
KTM SX-SXF MY 11-12 (kit grafiche Euro 119,80; Copertina sella Euro 70,20; kit grafiche + copertina sella Euro 168,20).
KTM EXC MY 12
(kit grafiche Euro 119,80; Copertina sella Euro 70,20; kit grafiche + copertina sella Euro 168,20).
HONDA CRF 250 MY10-12, CRF 450 MY09-12, CR 125/250 MY02-07. (kit grafiche Euro 108,90; copertina sella Euro 65,94; grafiche + copertina sella Euro 151,25).
Inoltre, soltanto per i modelli HONDA CRF 250 MY10-12, CRF 450 MY09-12, Blackbird commercializza la coppia di convogliatori radiatori di colore bianco al prezzo di Euro 50,82.
I Kit replica Honda World Motocross sono “White version 2011”
I prezzi sono tutti comprensivi di IVA.

GT216 AA – anteriore
Pneumatico anteriore All Around, suggerito per l’uso con mousse. Il particolare disegno dei tasselli a V garantisce precisione e direzionalità in tutte le condizioni di utilizzo.

GT 216 N - posteriore
La GT 216N è l’ultima evoluzione dello pneumatico posteriore da enduro che tanti successi ha raccolto in tutto il mondo. Il nuovo disegno e la disposizione dei tasselli offrono buona trazione anche nei terreni morbidi, garantendo l’espulsione del fango senza però compromettere l’eccellente trazione nelle condizioni più viscide. Lo pneumatico è omologato F.I.M. ed è disponibile anche in misura di 19”.

NSS NECK SUPPORT SYSTEM. STILE ED EFFICIENZA

NSS rappresenta una nuova ed innovativa risposta concettuale nel panorama della protezioni per il collo. Un risultato frutto di una attenta e costruttiva collaborazione tra lo staff tecnico della Ufo Plast e la Alberto Barozzi Concept, ha permesso di sviluppare un prodotto che racchiude in se una serie di fattori tecnico-funzionali, quali:

- Ottima mobilita' del Capo
- Ottima Integrazione con Safety Jacket, Body Protector e Casco
- Adeguata limitazione delle extrarotazioni del capo con il casco indossato
- Limitata interferenza con collo e spalle in caso di urto
- Ergonomicita'
- Pratica e personanalizzabile vestibilita'
- Ridotto peso

I tecnici della Ufo plast hanno sfruttato la loro grande conoscenza dei polimeri plastici per produrre l'NSS, creando un co-

FOR CLUTCH... ASSO NELLA MANICA

Nato dall'esperienza con il reparto corse Honda MX World Motocross Team impegnato nel Mondiale Motocross, il FOR CLUTCH non è l'olio da utilizzare solamente nel cambio/frizione dei motori 4 tempi ma si conferma un vero e proprio "cavallo di battaglia" anche nel cambio/frizione dei propulsori a 2 tempi.
Honda, come è noto, ha come principale caratteristica quella di avere un propulsore che adotta un carter separato: una parte predisposta per la lubrificazione del gruppo termico, l'altra dedicata ad irrorare il gruppo cambio/frizione.
FOR CLUTCH è un prodotto di ultima generazione che si prefigge di lubrificare in maniera ancor più efficace tutto il comparto cambio/frizione ed è per questo che si addice alle CRF ma anche a tutti quei motori a 2 tempi che necessitano di una migliore e più attenta lubrificazione proprio in queste parti specifiche. Dunque, FOR CLUTCH è il lubrificante appositamente studiato non solo per le CRF ma anche per il cambio/frizione di tutte le 2 tempi.
L'esperienza, come segnalato, nell'utilizzo di FOR CLUTCH nei motori ufficiali che partecipano al Mondiale Motocross è stata, in queste ultime stagioni, assolutamente indispensabile per testare la veridicità delle caratteristiche del lubrificante in questione. FOR CLUTCH si è rivelato il prodotto che ha risolto alcune problematiche in materia di lubrificazione, soprattutto nelle condizioni più esasperate, rendendo anche più longeve le parti meccaniche chiamate in causa.
Ecco perché FOR CLUTCH oggi è il prodotto leader per questo speciale utilizzo.
FOR CLUTCH è l'olio ad alto rendimento formulato con basi severamente selezionate e controllate, dotato di alto indice di viscosità e

stampato tra polimeri iniettati e polimeri espansi che rappresenta una vera novità nel settore, evitando l'utilizzo di pericolose (in caso di cedimento strutturale) fibre composite.
Un processo che conferisce caratteristiche strutturali adeguate per la necessità e al tempo stesso assicura un confort ottimale, lo sviluppo ergonomico del prodotto e le proprietà del PU espanso assicurano un ottimo assorbimento agli urti e un'ininfluente interferenza con il collo in caso di contatto.

La chiusura laterale permette di indossare l'NSS con estrema facilità e in totale autonomia, anche con il casco indossato. Un'efficace sistema di sicurezza consente il mantenimento della stessa in caso di urto.
Design e tecnologia sposano questo prodotto che ha un altro grandissimo vanto: quello di essere 100% MADE IN ITALY! Il prezzo al pubblico è di 180 euro iva esclusa.

Info line: 0587 488012 - www.ufoplast.com - info@ufoplast.it

PER SENTIRSI COME TC222

Maglietta e cappellino griffati con il marchio del campionissimo siciliano.

La maglietta e il cappellino con, in bella evidenza il famigerato 222 che porta in gara Tony Cairoli, fanno parte del suo merchandising e sono acquistabili sulle piste o sul sito www.tony222shop.com. Da quest'anno questi articoli sono prodotti dalla società VR 46 che ne cura gli aspetti grafici e di realizzazione. La grafica è accattivante e in pieno stile Cairoli, il cotone è di prima qualità. Il merchandising di Tony è un prodotto di qualità per i tifosi che oltre a t-shirt, felpe e cappellini possono trovare agli altri oggetti, sempre firmati 222, come orologi, bracciali e prodotti nanotecnologici.

caratterizzato dall'impiego di un eccezionale miglioratore dell'indice di viscosità che garantisce il mantenimento delle caratteristiche viscosimetriche anche nelle più gravose condizioni d'esercizio.
ALCUNI VANTAGGI DEL FOR CLUTCH

- Massimo rendimento nelle prestazioni del gruppo cambio/frizione
- Maggior durata
- Maggior sicurezza d'utilizzo
- Ottimo rapporto prezzo / rendimento
- Esperienza sul campo
- Notevole riduzione di tutte le manutenzioni

Prezzo di listino al pubblico, Iva compresa (flacone 1,2 lt.): Euro 17,70 (14,75/litro)

Per informazioni, specifiche e listino prezzi, sulla gamma NILS "MOTOR BIKE LUBRICANTS" consultate il sito: www.nils.eu

ARMA LETALE

Honda propone la sesta generazione della serie dedicata al motocross con telaio in alluminio. Ancora una volta le innovazioni portate dalla casa alata faranno scuola.

Testo **Enzo Tempestini**
Foto **Honda Press**

L'obiettivo principale dei progettisti giapponesi era quello di riuscire a centralizzare al meglio le masse per abbassare il più possibile il baricentro della moto, in modo di ottenere una maggiore guidabilità in ogni condizione d'uso. Per arrivare a questo sono stati completamente rivisti il forcellone, il telaietto posteriore, la cassa filtro e soprattutto il telaio in alluminio interamente ridisegnato con il trave principale che si "attacca" al canotto di sterzo in posizione ribassata. Forcella Kayaba con sistema PSF a aria e nuovo mono, sempre KYB, fissato al Pro Link in posizione ribassata, fanno parte del nuovo progetto e conferiscono un ulteriore tocco di innovazione. Il motore è ancorato al telaio con un diverso sistema di fissaggio rispetto alle versioni precedenti, anche se rimane il classico monocilindrico con distribuzione UNICAM a 4 valvole, iniezione e raffreddamento a liquido. Il nuovo propulsore, anche se esteticamente sembra uguale al precedente modello, è stato ridisegnato completamente per adattarsi alla nuova distribuzione dei pesi e inoltre è stato dotato di un nuovo pistone con un rapporto di compressione aumentato a 12,5:1. Nuove anche le valvole di scarico, di dimensioni maggiori (+ 1 mm.) e anche l'albero a camme che gode di una fasatura diversa. Modificati anche i passaggi interni dell'olio con due ugelli che inviano direttamente il lubrificante sotto il cielo del pistone per una migliore lubrificazione e un migliore raffreddamento.

Ancora più sinuosa della precedente, ancora più accattivante, questo è il nuovo look della CRF 450 MY 2013 che dal prossimo mese di ottobre sarà disponibile presso tutti i concessionari Honda.

Una delle modifiche più evidenti è quella apportata al terminale di scarico che ora prevede due silenziatori in luogo del pezzo singolo dei modelli 2012. Modifica dettata dal rispetto delle norme sulla rumorosità ma anche dall'obiettivo principale del progetto, di abbassare tutti i pesi e spostarli verso il centro del "triangolo" ottimale delle masse, che compongono questo nuovo modello Honda. Centralina elettronica aggiornata nelle mappature, per un'erogazione della potenza più progressiva, frizione a sei molle molto più modulabile, radiatori spostati verso il basso, nuove sovrastrutture in plastica e nuova sella fanno il resto, per quello che, da ora in avanti, potrebbe essere il progetto di riferimento anche per le altre case costruttrici.

MX REVOLUTION
4th Generation CRF
COMPACT PLASTICS SIZE
MASS CENTRALIZATION
OPTIMIZED ERGONOMICS
for SMOOTHER RIDER TRANSITION
ULTIMATE TRIANGLE PROPORTION

Honda CRF450R 2013

Motore: monocilindrico 4T

Cilindrata: 449 cc

Raffreddamento: a liquido

Alesaggio x corsa: 96 mm x 62,1 mm

Compressione: 12,5:1

Distribuzione: Unicam, 4 valvole (aspirazione in titanio da 36 mm; scarico in acciaio da 31 mm)

Alimentazione: iniezione elettronica, corpo farfallato da 46 mm

Cambio: 5 velocità

Trasmissione finale: catena 520; rapporto 13/48

Telaio: perimetrale in alluminio

Sospensione anteriore: forcella USD pneumatica Kayaba PSF (Pneumatic Spring Fork), da 48 mm, regolabile in compressione ed estensione

Escursione ruota anteriore: 310 mm

Sospensione posteriore: ammortizzatore Kayaba regolabile nel precarico, in estensione e in compressione alle alte e basse velocità; leveraggio progressivo Pro-Link

Escursione ruota posteriore: 317 mm

Freno anteriore: disco da 240 mm con pinza a doppio pistoncino

Freno posteriore: disco da 240 mm

Pneumatici: Dunlop MX51 (anteriore 80/100-21, posteriore 120/80-19)

Interasse: 1.490 mm

Inclinazione cannotto di sterzo: 27,04°

Avancorsa: 116 mm

Altezza sella: 952 mm

Luce a terra: 330 mm